



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.: -

Ze dne: -

Naše zn.:15424/2013/SSZ-ÚE

Vyřizuje: Helena Bašťařová

dle rozdělovníku

Telefon: 972 524 081

Mobil: 724 129 033

E-mail: bastarova@szdc.cz

Datum: 06.11.2013

„Rekonstrukce mostu v km 160,319 trati Chomutov - Cheb“

Dodatečné informace č. 7 – odpovědi na zasláné dotazy dodavatelů

V souladu se zněním článku 6 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na zasláné dotazy dodavatelů takto:

Dotaz č. 1:

SO 01 Rekonstrukce mostu:

- pol.44: jaká je požadovaná výsledná pevnost sloupů tryskové injektáže?

Odpověď:

Ze statického výpočtu založení vyplývá, že požadovaná pevnost tryskové injektáže by měla být alespoň jako beton C8/10 (krychelná pevnost 10 MPa).

Dotaz č. 2:

SO 01 Rekonstrukce mostu:

- pol.69: v popise položky je zmíněna výměra přístupových cest (přístup k mostu a sjezdy ke spodní stavbě), ale nejsou započteny do výměr, kam je máme ocenit?

Odpověď:

Položka se skládá z těchto součástí:

126 m² panelů v místě montážní plochy OK (podél trati před opěrou O1, kde se bude OK svážet do jednoho celku),

240 m² panelů pod 7 PIŽMO stojek provizorního mostu

102 m² pod konce provizorního mostu - u opěry O1 a u opěry O2. U O2 budou v 1. fázi použity panely pro uložení provizoria k umožnění přístupu na něj, v další fázi tyto panely budou opětovně použity pro založení poslední PIŽMO věže umožňující výsun OK.

200 m² panelů zařízení staveniště – tato výměra je odhadnutá. Tyto panely budou použity v případě potřeby ke zpevnění povrchu přístupu z koleje u O1 na provizorní most cca. 60 m² (nepatří sem záďažbové panely koleje – součást SO02 železniční svršek). Dále je lze použít pro vytvoření podkladu pro některé těžké součásti zařízení staveniště (sila, ...), či pro jiné kratší přístupové a manipulační plochy.

Pokud se jedná o přístup k mostu po místní komunikaci ze silnice I/13, pak související položkou je položka č. 3 (je zde pouze pro případ, že dojde k poškození, ale pokud bude cesta i po stavbě v pořádku, tak se oprava řešit nebude - musí se udělat pasportizace před stavbou a po ni).

Dotaz č. 3:

SO 01 Rekonstrukce mostu:

- chybí položka pro těžký zához kolem PIŽMO věží dle TZ, zřízení, následně jeho odstranění – kam je máme ocenit?

Odpověď:

Zřízení záhozu kolem PIŽMO stojek je v položce č. 23 ZEMNÍ HRÁZKY ZE ZEMIN KAMENITÝCH A BALVANITÝCH – 175 m³ z výměry této položky jde na tento účel. Zpětné odbagrování této výměry obsahuje položka č.19.

Dotaz č. 4:

SO 01 Rekonstrukce mostu:

-chybí položka pro úpravu původně staveništního provizoria pro výsun – kam ji máme ocenit?

Odpověď:

Toto je zahrnuto v položce č.59 POSUN MOST POLÍ ŠÍŘ DO 10M HMOT DO 400T NA VZD PŘES 10M. V popisu této položky: " podélný přesun OK po závažecí dráze po pasech ŽM16 a vysouvacích stolicích,délka podélného přesunu cca 130 m, ŽM pasy, vysouvací stolice, příčné zavětrování vysouvací dráhy ... součást této dodávky."

Dotaz č. 5:

SO 01 Rekonstrukce mostu:

-chybí položka pro zvednutí mostní konstrukce pro příčný zásun – kam ji máme ocenit?

Odpověď:

Položka č.57 SYNCHR ZVED MOST POLE ŠÍŘ DO 10M HMOT DO 400T NA VÝŠ DO 1,0M má výměru 3 kusy. Celková hmotnost přesouvané konstrukce je do 340 tun. Jedná se o zvednutí z montážní plošiny do polohy podélného výsunu, dále změna uložení z podélné dráhy na příčnou a nakonec uložení OK do definitivní výšky po příčném zásunu.

Dotaz č. 6:

SO 01 Rekonstrukce mostu:

-pol.109: podle nás se původní konstrukce mostu bude muset vyjmout taktéž výsunem a až následně nadělit a odvézt – kam máme tento výsun a zvedání ocenit?

Odpověď:

Viz kapitola 5.6 přílohy E1-01 (TZ) Demontáž staré ocelové konstrukce

„Po odpojení trakčního vedení v koleji č. 2 a snesení TV a kolejového svršku bude zahájena demolice staré ocelové konstrukce. Nejdříve bude demontováno zábradlí (včetně zábradlí na římsách křídél), podlahy a pojistné úhelníky, dále budou odstraněny mostnice a poté dojde na demontáž 3 samostatných prostých příhradových nosných konstrukcí s dolní prvkovou mostovkou. Demontáž konstrukcí se předpokládá postupná s tím, že poblíž středů polí budou pod SOK vytvořeny provizorní podpory z PIŽMA. Kovové díly, které případně spadnou do koryta řeky budou vždy co nejdříve vyzvednuty a odvezeny. Během demoličních prací se počítá s umístěním kolového jeřábu na provizorním mostě přes Ohří podél koleje č.2. Předpokládá se použití dvounápravového jeřábu o hmotnosti cca 25 tun, 30 tun včetně protizávaží. Jeřáb bude zatahován na horním povrchu hlavních nosníků provizorního mostu, nejlépe poblíž podpory PIŽMO. Předpokládá se zvedání břemen o maximální hmotnosti 5,5 tun při vyložení 12 m (7,5 tun / 10 m). Pokud nebude posouzeno přesněji dle konkrétních použitých prostředků a jejich umístění, doporučuje se dodržet maximální celková reakce patek jeřábu na 1 hlavní nosník mostního provizoria v jednom jeho poli (vzdálenost podpor PIŽMO) 32 tun. Díly konstrukcí budou po provizoriu převáženy na předmostí, naloženy na železniční vagóny a odvezeny do šrotu. Demontáž starých konstrukcí pomocí kolejových jeřábů a vagónů

umístěných v koleji č.1 se vzhledem k trakčnímu vedení a krátkým vlakovým pauzám na této koleji zdá jako nevýhodná. Celková tíha demontovaných ocelových konstrukcí bez podlah a zábradlí je odhadována na 250 tun. Jako místo předání nadělené SOK je určena žst. Vojkovice.

Během demontáže jednotlivých polí SOK bude příslušný otvor uzavřen pro vodáky a budou přijata taková opatření, aby nedošlo k jejich ohrožení.“

Projektem je tedy předpokládána postupná demontáž v původní poloze, položka č. 109 zahrnuje potřebné práce a prostředky s tímto související. PIŽMO podpory sloužící pro podepření demontované staré ocelové konstrukce jsou součástí položky č.106 PODPĚRNÉ SKRUŽE - ZŘÍZENÍ A ODSTRANĚNÍ a 107 PODPĚRNÉ SKRUŽE KOVOVÉ-nájemné.

Dodavatel může upřednostnit demontáž pomocí výsunu, či jiným způsobem. Projekt navrhuje demontáž pomocí jeřábu, projektant se však změně způsobu demontáže nebrání.

Dotaz č. 7:

SO 01 Rekonstrukce mostu:

- pokud bude nutné zpevnit podloží pod provizoriem např. mikropilotami, kam tyto práce máme ocenit, respektive máme s nimi počítat do nabídky nebo budou řešeny až během stavby ve změnovém řízení?

Odpověď:

Rozpětí provizorního mostu a jeho zatížení nepředpokládá zpevnění podloží pod dočasnými podporami. Zatížení žádného z PIŽMO sloupů nesmí přesáhnout 114 tun, předpokládané hodnoty jsou do max. 80-ti tun. Potom lze předpokládat, že pro náložky plochy 1,35 x1,35 m uložené na panelové ploše v daných geologických podmínkách, obsypané těžkým kamenným záhozem, nemusí být podzákladí zpevňováno.

Dotaz č. 8:

V zadávací dokumentaci jsme nenašli předpokládaný termín výluk, ani termín zahájení stavebních prací. Můžete prosím upřesnit?

Odpověď:

Dle schváleného „Ročního plánu výluk 2014“ je termín jejich konání stanoven takto:

Kolej č.1: 15N 1.6. až 15.6.2014

Kolej č.2: 62N 16.6. až 16.8.2014

Kolej č.1 15N 17.8. až 31.8.2014

Změna posunu konání termínu není možná s ohledem na výluky pro povodňové akce.

Předpokládaná lhůta zahájení prací je stanovena na 1.1.2014 a je uvedena v Dílu 1 POŽADAVKY A PODMÍNKY PRO ZPRACOVÁNÍ NABÍDKY, Část 1 Oznámení o zakázce.

Dotaz č. 9:

V závazném vzoru smlouvy je v čl. 3.4. uvedena lhůta pro dokončení stavebních prací (11 měsíců). Upřesni zadavatel jaký je termín dokončení díla?

Odpověď:

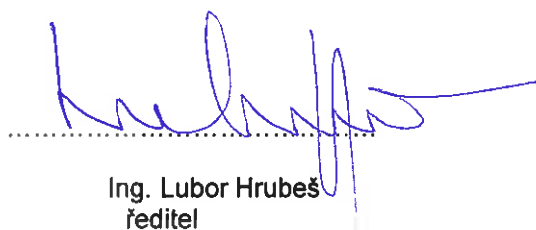
Lhůta pro dokončení díla je 17 měsíců po nabytí účinnosti Smlouvy, jak je uvedeno v Dílu 1 POŽADAVKY A PODMÍNKY PRO ZPRACOVÁNÍ NABÍDKY, Část 1 Oznámení o zakázce. Z toho lhůta pro dokončení stavebních prací je 11 měsíců po nabytí účinnosti Smlouvy (viz. Závazný vzor smlouvy) a dále platí lhůty stanovené v odst. 10.6.6 a 11.4.2 Všeobecných technických podmínek na realizaci stavby a v odst. 2.10 a 2.11 Obchodních podmínek.

Dotaz č. 10:

V pokynech pro dodavatele ani v ZTP nejsou uvedeny termíny výluk. Budou zadavatelem termíny výluk dány ještě do odevzdání nabídky, nebo si může uchazeč určit počátek výluk v HMG sám.

Odpověď:

Viz. *Odpověď* na dotaz č.8.



Ing. Lubor Hrubeš
ředitel